



CONFÉRENCE TECHNIQUE TERRITORIALE NORMANDIE CENTRE

Club sécurité Routière

Actualités sécurité routière et productions Cerema

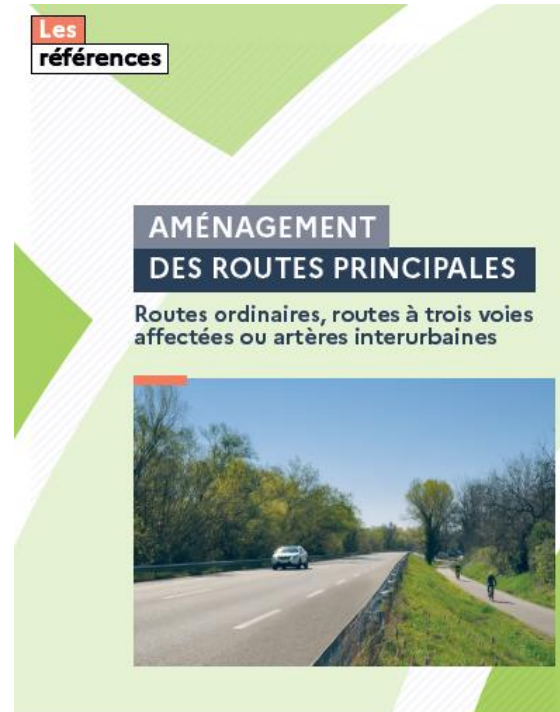
22 Novembre 2022

nicolas.dubos@cerema.fr

PUBLICATIONS CONCEPTION ROUTIÈRE

Aout 2022 : Publication de l'ARP

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagement-routes-principales-guide-reference>



PUBLICATIONS CONCEPTION ROUTIÈRE

Publication de l'ARP

- COPIL Etat/Cerema/ADTech, COTECH Etat/Cerema/Collectivités
- besoin d'actualisation / mise en cohérence avec les autres guides de conception (ICTAAL, 2X1 voie, visibilité), et le nouveau catalogue des types de routes
- Prend en compte de nouveaux éléments de contexte : LOM, 80km/h, développement usage du vélo
- Applicable au RRN interurbain (hors autoroutes) → valeur d'instruction technique
- Mais aussi un référentiel possible pour les collectivités sur leur réseau structurant (hors aggro) = env 100 000 km estimés

PUBLICATIONS CONCEPTION ROUTIÈRE

Publication ARP en lien avec le catalogue des types de routes

- Le guide s'applique à 3 types de routes

Type 3 - Routes à chaussées séparées et à carrefours plans

Sous-type 3.1 - Artères interurbaines



Type 4 - Routes à chaussée bidirectionnelle et à carrefours plans

Sous-type 4.1 - Routes ordinaires



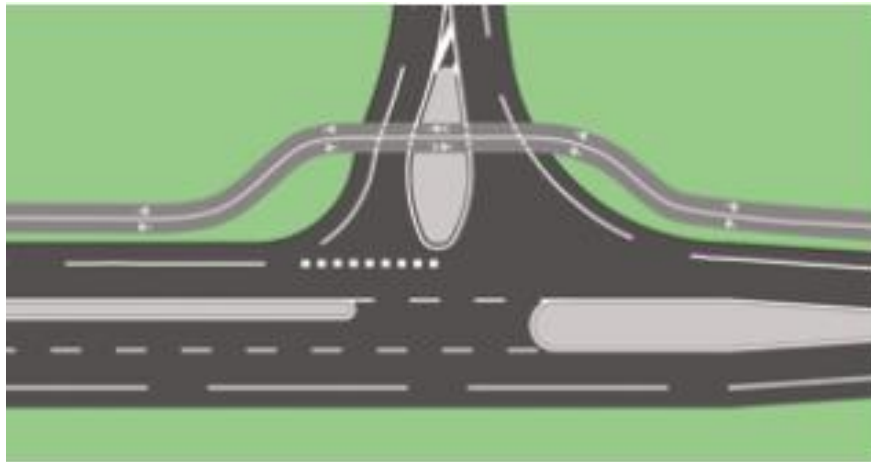
Sous-type 4.2 - Routes à trois voies affectées



PUBLICATIONS CONCEPTION ROUTIÈRE

Publication ARP

- Identifie 2 catégories de route (R1 et R2), en remplacement de R60/R80
- Un nouveau concept : le niveau de fonction, dépendant de la hiérarchie de la voie, du trafic, de l'environnement
- Guide intègre davantage la question des cyclistes sur ce type de voie, ainsi que la question des DAS.



AMENAGEMENTS CYCLABLES

Décret sur les voies vertes (VV)

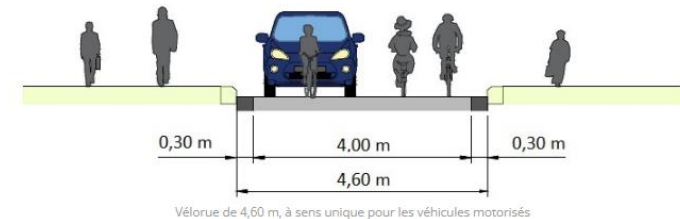
- Le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifie certaines dispositions du code de la route (CR) relatives aux VV.
- Le CR permettait déjà quelques exceptions pour la circulation des véhicules de secours ou véhicules affectés à l'entretien de la VV.
- Le décret permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser aussi par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler **pour accéder aux terrains riverain** (parcelles forestières/agricoles, habitations riveraines, équipements liés à un canal).
- Objectif de lever des cas de blocage de création de VV : chemins de halage, chemins ruraux ou très petites routes réservées à la desserte riveraine.
- Vitesse limite : 30 km/h pour les véhicules motorisés.



AMENAGEMENTS CYCLABLES

La Vélorue

- Concept
- Domaine d'emploi
- Éléments de conception (profils, signa, etc)
- Éléments de communication



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>

AMENAGEMENTS URBAINS

Priorités à droite : mémento

Contexte : type de gestion des inter qui se réaffirme petit à petit en agglomération.

Son rétablissement s'inscrit dans une démarche de ville apaisée, et de stratégie d'apaisement des vitesses pour améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public.

➔ aide à la décision pour le rétablissement de la priorité à droite, échelle d'un quartier ou d'une agglomération.

- Domaine d'emploi
- Éléments de visibilité
- Points de vigilance

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-priorite-priorite>



AMENAGEMENTS URBAINS

Fiche piéton (fiche 2 MAJ)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>

Accessibilités et cheminement des PAM

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/cheminements-personnes-aveugles-malvoyantes-pam>

Savoirs de base en sécurité routière

Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain

Cette fiche est
destinée à donner
une information
rapide.

La contrepartie
est le risque
d'approximation et la
non-subséquent.

Pour plus de
précisions, il convient
de consulter les
ouvrages cités en
référence.

La marche est un mode de déplacement à part entière.

Une prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la ville conduit à restituer un cadre de vie plus sûr, plus agréable, plus convivial pour tous. Cette approche est donc favorable à l'expression de la vie locale et au développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, parmi lesquels le vélo et les transports collectifs.

Trop souvent, les aménagements pour piétons sont réalisés de façon ponctuelle, en réponse à des problèmes particuliers, sans s'inscrire dans une cohérence d'ensemble. Après un rappel des enjeux liés à la marche et des besoins des piétons, cette fiche s'attache à présenter l'intérêt d'une approche globale par la réalisation d'un Plan Piétons. Quelques principes de base et des dispositions techniques pour une meilleure prise en compte de ces usagers dans l'aménagement de l'espace public urbain sont ensuite présentés.



Fiche n° 02 - Juin 2006 (mise à jour avril 2022)

Collection | Connaissances

Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes
Recommandations pour les aménagements de voirie



Aménagement et modification de traversées piétonnes avec ou sans feux

L'accessibilité de la ville
est essentielle pour
satisfaire l'usage par tous
de ses structures.

Parallèlement au
programme "Ville
accessible à tous" le
Cerema élabore des
recommandations pour
aider les collectivités
territoriales à mettre
en application la
réglementation.

Cette collection de
fiches concerne la
réglementation relative à
l'accessibilité de la voirie
et des espaces publics, et
plus particulièrement les
aménagements destinés à
faciliter les cheminements
des personnes aveugles
et malvoyantes (PAM) et à
leur assurer une meilleure
sécurité.

Le Cerema a souhaité se saisir de la question pour compléter ses publications actuelles afin de sensibiliser les acteurs aux problématiques rencontrées par les personnes déficientes visuelles sur les traversées.

Dans les projets d'aménagement, l'accessibilité se résume trop souvent à l'application de quelques règles techniques sans une analyse réelle des besoins sur l'ensemble de la chaîne des déplacements.

L'objectif de cette fiche est de fournir les éléments qui permettront aux maîtres d'ouvrage de maintenir voire d'améliorer le niveau d'accessibilité aux personnes déficientes visuelles lors d'opérations modifiant les traversées pour piétons.

Cette fiche :

- rappelle les éléments essentiels sur la locomotion des personnes aveugles et malvoyantes en particulier les techniques de traversées, les aides utiles et ce qui peut perturber ou dégrader l'accessibilité ;
- propose un certain nombre de recommandations en cas d'aménagement ou de modification d'une traversée pour piétons.

Ces recommandations concernent tous les types de traversées.

Fiche n° 11 - Décembre 2021

BHNS

Insertion urbaine des TC de surface

- Contexte/enjeux
- Aménagement section courante
- Aménagement intersection

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?keyword=Insertion+urbaine+des+T+C+de+surface>



VOIES RÉSERVÉES

Productions Cerema sur :

- Opportunité/pré faisabilité
- Conception
- **Evaluation**

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-reservees-convention-citoyenne-climat>

Voies réservées – Convention citoyenne pour le climat

Expérimentations de voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules sur voies structurantes d'agglomération

Évaluation *a posteriori*

1. Contexte et rappel des scénarios

La Convention citoyenne pour le climat (CCC) avait pour mandat de « définir une série de mesures permettant d'atteindre une baisse d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990), dans un esprit de justice sociale ». En ce sens la proposition SD-A2.4 issue de la CCC vise à « généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides » desservant une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Afin de proposer aux gestionnaires routiers la mise en œuvre de cette mesure, la Direction des infrastructures de transport a sollicité le Cerema pour présenter des éléments de méthode et de doctrine pour ces voies réservées expérimentales sur autoroutes et routes express. Ces éléments sont complémentaires au guide¹ publié en 2020 relatif à l'aménagement de voies réservées au covoiturage et à d'autres catégories de véhicules sur les routes à 2x3 voies ou plus (guide VR2+).

¹ Cerema. Voies Structurantes d'Agglomération - Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules. Collection Références, 2020.

Fiche n° 06 - Avril 2022

PUBLICATIONS À VENIR : NON EXHAUSTIF

- Guide profil en travers, milieu urbain (MAJ)
- Partage temporel de la voie, 1er semestre 2022 (nouveau doc)
- Note d'information sur les DAS
- 3 fiches retex = études d'enjeu SURE (CD59), démarche d'audits de SR (CD59), démarches ISRI (Nantes Métropole).
- MAJ du guide sur la prise en compte des 2RM dans l'aménagement

PUBLICATIONS ÉTUDES

- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/fiches-points-cles-securite-routiere-destination-forces>
- Série de 9 fiches

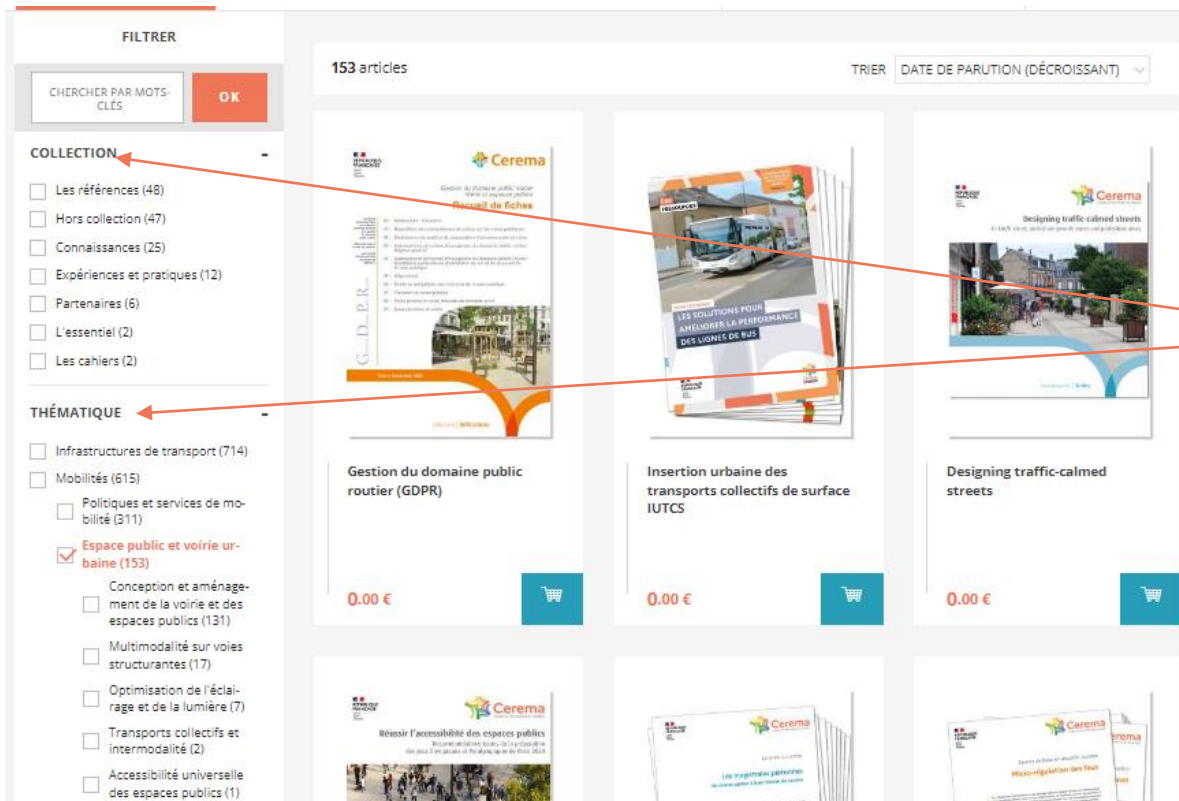


RAPPEL ARCHITECTURE SITE CEREMA

Rubrique centre de ressource

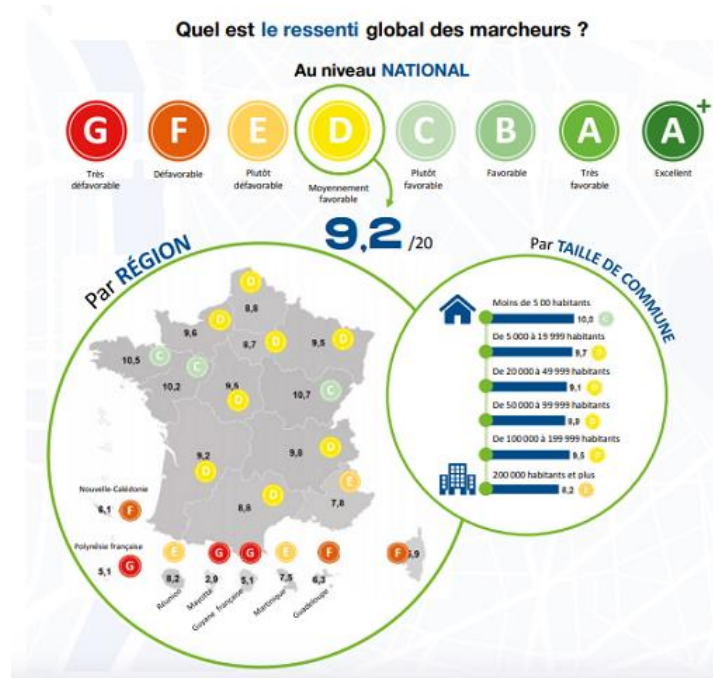


Choisir sa thématique et la collection



PUBLICATIONS ÉTUDES

- <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches>



Source : 12^{ème} baromètre de la conduite responsable de la fondation Vinci, 2022

ACTUALITES REGLEMENTAIRES

Circulation inter-files

Intégration de la nouvelle expérimentation de la CIF dans l'apprentissage de la conduite des 2RM.

Depuis le 2 août 2021, et pour 3 ans, la **CIF est de nouveau expérimentée** pour les 2RM et 3RM, sur autoroutes et voies rapides, **dans 21 départements.**

Dans ce cadre, l'arrêté du 27 décembre 2021 (JO du 5 janvier 2022) met en conformité et renforce dans le livret d'apprentissage les contenus liés à la CIF.

Dans les **départements désignés pour l'XP**, l'apprentissage dispensé par les établissements d'enseignement de la conduite sera **théorique et pratique**, pour les véhicules à 2 ou 3 roues visés par le décret.

Dans les **autres départements**, seulement la connaissance **théorique** de l'expérimentation et des règles régissant la CIF.

CYCLOMOBILES LEGERS

Décret n° 2022-31 du 14/01/2022 relatif à la réglementation des **cyclomobiles légers** et modifiant le code de la route (CR)

Modifie le CR pour y intégrer : caractéristiques techniques et conditions de circulation

Constituent une sous-catégorie des cyclo, donc **obligation d'homologation**.

Ont les **mêmes règles de circulation, d'âge minimal, de port d'équipement de protection individuel que celles s'appliquant aux EDPM**. Les cyclomobiles légers sont **exemptés d'immatriculation**.

Un cyclomobile léger est un véhicule de la sous-catégorie L1e-B conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maxi par construction n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 350W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg.

Longueur maximale des EDPM est portée de 1 m 35 à 1 m 65.



ASSISTANCE INTELLIGENTE A LA VITESSE

En application de la directive véhicule, depuis juillet 2022, **l'AIV est obligatoire sur les nouveaux modèles de véhicules et sur toutes les nouvelles voitures vendues à partir de 2024.** Non obligatoire sur les anciens véhicules.

Ne bridera pas la vitesse des véhicules.

Plusieurs options seront offertes aux constructeurs. Si dépassement de la vitesse autorisée, un automobiliste pourra être informé par avertissement sonore ou volant qui vibre.

D'autres outils peuvent être installés par le constructeur automobile : pédale d'accélération, qui repousse doucement le pied du conducteur pour le sensibiliser ou alors « une fonction de contrôle » pour réduire automatiquement la vitesse.

Aucune de ces options ne bloque la vitesse. L'automobiliste restera libre d'ignorer l'avertissement et d'appuyer sur la pédale d'accélération.



Merci de votre attention